Gazzetta Ufficiale

DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1900 — Roma — Lunedì 3 Settembre — Numero 204

DIREZIONE	Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi.	AMMINISTRAZIONE
in Via Larga nel Palazzo Baleani		in Via Larga nel Palazzo Baleani

Abbonamenti

Roma, presso l'Amministrazione: anno L. 32; semestre L. 17; trimestre L. 9
» a domicilio e nel Regno: » » 36; » » 19; » » 10
Per gli Stati dell'Unione postale: » » 80; » » 41; » » 22
Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali.

Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali; decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Atti giudiziarii. . . . . L. 0.25 } per ogni linea o spazio di linea.
Altri annunzi . . . . » 0.30 }

Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta*

Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi.

Un numero separato in Roma cent. 10 — nel Regno cent. 15 — arretrato in Roma cent. 20 — nel Regno cent. 30 — all'Estero cent. 35
Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo si aumenta proporzionatamente.

SOMMARIO

PARTE UFFICIALE

PARTE UFFICIALE

Rappresentanze ai funerali di S. M. Umberto I.

Municipi.

Palmi (On. Bovi) — Ronco Biellese (Generale Rey).

Funerali ed onoranze alla memoria di S. M. Umberto I.

Municipi.

Bordighera: Manifesto alla popolazione dopo l'assassinio; invio a Roma d'una corona di bronzo per la pubblica sottoscrizione; intervento del sindaco ai funerali — Ala: Ad iniziativa degli impiegati residenti fu celebrato ufficio funebre con intervento Municipio, Autorità austriache, Associazioni cittadine e numerosa popolazione — Corte Brugnatella: Solenni funerali — Treia: Funzione religiosa con intervento Autorità, Clero, Associazioni con bandiere e concerto cittadino. Quindi nel civico palazzo venne fatta commemorazione. Parlò il prof. Paladini — Fossombrone, Monte Grimano, Sant'Angelo in Vado, Palazzo San Gervasio, Orta, Melendugno: Solenni funerali — San Miniato: Commemorazione con intervento dell'on. Deputato del Collegio, conte Guicciardini, dell'on. senatore Sonnino, di tutte le Autorità locali, delle rappresentanze dei Comuni del Circondario, delle Associazioni cittadine e di pubblico numerosissimo.

Diversi.

Diano Marina (Fabbriceria parrocchiale): Solenne ufficio funebre con intervento del Consiglio comunale e di tutte le Autorità — San Remo (Associazione costituzionale): Commemorazione del prof. Cattani nel teatro *Principe Amedeo.*

Deliberazioni di Amministrazioni Comunali e varie.

Badalucco (Comune), Ufficio funebre — Bertagno (Id), Id. — Borghetto d'Arroscia (Id.), Intitolare ad Umberto la piazza attigua alla Casa comunale; concorrere con L. 50 all'erezione nel Comune di una lapide in onore del defunto Re — Borghetto San Nicolò (Id.), Intitolare ad Umberto I una piazza; farsi rappresentare da S. E. Biancheri ai funerali in Roma — Boscomare (Id.), Ufficio funebre — Bussana (Id.), Id. — Camporosso (Id.), Commemorazione in seno alla Giunta; solenni funerali nella Chiesa parrocchiale — Caramagna Ligure (Id.), Ufficio funebre; lutto per un mese; sospensione di balli e feste pubbliche — Castelvittorio (Id.), Ufficio funebre — Castellaro (Id.), Id. — Ceriana (Id.), Id. — Cipressa (Id.), Farsi rappresentare ai funerali in Roma — Coldirodi (Id.), Farsi rappresentare ai funerali da S. E. Biancheri; commemorazione ed ufficio funebre — Isolabuona (Id.), Ufficio funebre — Oneglia (Id.), Solenni onoranze funebri; lutto per tre mesi — Perinaldo (Id.), Ufficio funebre; denominazione di piazza Umberto I — Pieve di Teco (Id.),

Denominazione di piazza; solenni funerali di concerto con l'Autorità ecclesiastica — Pigna (Comune) Farsi rappresentare ai funerali da S. E. Biancheri — Porto Maurizio (Id.), Lutto per sei mesi; delegare il Sindaco, on. senatore Massabò ai funerali a Roma; ufficio funebre nella Chiesa cattedrale; lapido nella sala delle adunanze consiliari; erogazione di L. 250 in beneficenza — Prelà (Id.), Ufficio funebre; denominazione di piazza — Ranzo (Id.), Id. — Riva Ligure (Id.), Id. — Rocchetta Nervina (Id.), Id. — San Biagio Cima (Id.), Id. — San Remo (Id.), Commemorazione; delegare il Sindaco a recarsi ai funerali in Roma, con corona; solenni onoranze funebri; lutto per tre mesi; distribuire L. 2000 ai poveri — Santo Stefano a Mare (Id.), Ufficio funebre — Seborga (Id.), Delegare S. E. Biancheri a rappresentare il Consiglio ai funerali in Roma — Taggia (Id.), Onoranze funebri — Terzorio (Id.), Id. — Triora (Id.), Id. — Vallebona (Id.), Id. — Ventimiglia (Id.), Intitolare ad Umberto I il nuovo Corso; collocare busto nella sala consiliare; celebrare solenni funerali; prendere il lutto per un mese — Roncofreddo (Id.): Sussidio annuo di L. 500 all'Asilo infantile; distribuzione di L. 150 ai poveri; abbrunare per un mese il gonfalone municipale — Palmi (Id.), Funerali solenni; intitolare *Umberto I* l'attuale *Corso Carolino*; prendere il lutto per un mese.

Inviarono condoglianze a S. E. il Ministro dell'Interno:

Siena, Camera di commercio — Baiardo, Comune — Carpasio Id. — Chiusavecchia, Id. — Olivetta San Michele, Id. — Poggi, Id. — Sasso di Bordighera, Id. — Soldano, Id. — Vallecrosia, Id.

LEGGI E DECRETI

Il Numero 306 della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Vista la legge 27 dicembre 1896, n. 561, sulle tramvie a trazione meccanica e le ferrovie economiche;

Visto l'articolo 317 della legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865, allegato *F*;

Sentiti il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il Comitato Superiore delle strade ferrate ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvato l'annesso Regolamento, firmato, d'ordine Nostro, dal Ministro dei Lavori Pubblici, per l'esecuzione della legge 27 dicembre 1896, n. 561, sulle tramvie a trazione meccanica e ferrovie economiche.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 giugno 1900.

UMBERTO.

LACAVA.

Visto, *Il Guardasigilli:* BONASI.

REGOLAMENTO per l'esecuzione della legge n. 561, del 27 dicembre 1896, riflettente le tramvie a trazione meccanica e le ferrovie economiche.

PARTE PRIMA.
Tramvie a trazione meccanica

CAPO I.

Concessione ed autorizzazione.

Art. 1.

A chi compete la concessione del suolo stradale.

La concessione del suolo stradale occorrente per l'impianto delle tramvie a trazione meccanica sarà fatta mediante decreto Reale, udito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Consiglio di Stato per le strade nazionali e per le sommità arginali di opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, con deliberazione dei Consigli provinciali per le strade provinciali, dei Consigli comunali per le strade comunali e dell'Assemblea generale del Consorzio per le strade consortili.

Per le strade vicinali la concessione compete alla collettività degli utenti, ai sensi dell'articolo 678 del Codice civile quando il suolo è di pertinenza privata, ed ai Consigli comunali quando è di proprietà dei Comuni.

Art. 2.

Intervento di Enti diversi.

Allorchè la tramvia deve svilupparsi su strade di spettanza di Enti diversi, la concessione è di competenza del Consorzio dei medesimi da costituirsi nei modi indicati dalla legge 29 giugno 1873, n. 1475; il numero dei rappresentanti di ciascun Ente sarà proporzionale alla lunghezza del tratto stradale che esso è chiamato a concedere.

Ove il Consorzio non venga volontariamente costituito, ciascuno degli Enti suddetti potrà promuoverne la costituzione obbligatoria, a cui si procederà secondo le norme degli articoli 44 e seguenti della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, quando le strade da occupare siano unicamente comunali o vicinali; secondo le norme della legge 11 marzo 1889, n. 6209, serie 3ª, quando debba occuparsi qualche tratto di strada provinciale; mediante decreto Reale, sentito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Consiglio di Stato, quando debba, per la concessione di strada nazionale, essere compreso nel Consorzio lo Stato.

Art. 3.

Brevi tratti in sede propria.

I brevi tratti in sede propria, consentiti dalla legge per le tramvie, non potranno eccedere ciascuno un decimo, nè in complesso superare un quarto della lunghezza totale della linea.

In questo computo non sarà tenuto conto dello sviluppo delle diramazioni.

In caso di deviazioni per attraversamenti di abitati, di ferrovie o tramvie, potrà il tratto deviato superare il decimo della lunghezza totale, purchè, sempre, il complesso dei tratti in sede propria non superi il quarto.

Per le tramvie da impiantarsi in regioni montane, potrà anche essere consentito che i tratti in sede propria raggiungano complessivamente il terzo della lunghezza totale della linea, allorquando, sentito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, venga riconosciuto essere ciò necessario in causa delle condizioni altimetriche e planimetriche delle strade, sulle quali le tramvie dovrebbero essere stabilite.

Per quelle fra le dette tramvie montane le quali raggiungano in una parte del loro percorso l'altitudine sul mare superiore a *mille* metri, i tratti in sede propria potranno avere sviluppo anche maggiore di quello previsto nel capoverso precedente, qualora, a giudizio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ciò sia richiesto per evitare oneri eccessivi nella costruzione o nell'esercizio.

Art. 4.

Procedura per la concessione.

La domanda di concessione per l'occupazione di suolo stradale dovrà essere presentata al Sindaco per le tramvie su strade comunali e vicinali, al Prefetto per le strade nazionali e per le sommità arginali di opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, ed al Presidente della Deputazione provinciale per le strade provinciali, ed essere accompagnata da un piano di massima della linea, dall'indicazione delle principali modalità di costruzione e di esercizio e da un calcolo presuntivo della spesa d'impianto, salva all'Ente proprietario della strada la facoltà di chiedere quegli altri documenti che ritenesse necessari in casi speciali.

Art 5.

Procedura per l'autorizzazione dell'esercizio a trazione meccanica.

La domanda di autorizzazione dell'esercizio a trazione meccanica dovrà essere diretta al Ministero dei Lavori Pubblici (R. Ispettorato generale per la concessione e costruzione delle strade ferrate) e presentata al Prefetto della Provincia, nella quale la tramvia ha il maggiore percorso. — La domanda dovrà essere corredata dei seguenti documenti:

1° piano di massima della linea (in doppio esemplare) costituito da:

a) carta topografica in scala non minore di 1 : 50000;

b) profilo longitudinale in scala non minore di 1 : 10000 per le lunghezze ed 1 : 1000 per le altezze;

c) tipi di sezioni normali e sezioni trasversali della strada nei punti più importanti;

2° atto o atti di concessione del suolo stradale per parte dell'Ente o degli Enti proprietari, a norma dell'articolo 1;

3° tipi di massima del materiale mobile e degl' impianti di locomozione, con una relazione tecnica relativa alla loro sufficienza, in rapporto col servizio che il concessionario si assume di eseguire;

4° calcolo presuntivo della spesa di costruzione coll' indicazione dei mezzi finanziari predisposti per farvi fronte;

5° relazione sommaria illustrativa della natura ed intensità del servizio che si provede di eseguire.

Art. 6.

Parere dell'ispettore capo.

Il Prefetto, ricevuti tutti gli atti indicati nel precedente articolo, li trasmetterà all'ingegnere capo del Genio civile per un preliminare esame, in rapporto alla viabilità ordinaria ed alle sommità arginali di opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, e quindi all'ispettore capo del Circolo ferroviario, in cui la tramvia ha il maggior percorso, e questi li rimetterà col suo parere direttamente al R. Ispettorato generale per la concessione e costruzione delle strade ferrate.

Quando si tratti di tramvie a trazione elettrica, l'ispettore capo, prima di riferire al R. Ispettorato generale, provocherà anche l'avviso del R. ispettore compartimentale dei telegrafi, per quanto riguarda la canalizzazione dell'energia elettrica, in relazione col regolare funzionamento delle linee telegrafiche e telefoniche.

Ove il parere dell'ispettore capo del Circolo ferroviario sia in tutto od in parte contrario alla domanda, egli, prima di trasmetterlo all'Ispettorato generale, ne darà direttamente comunicazione agl'interessati, affinchè possano, ove credano, presentare le loro controsservazioni o proposte di modificazioni in linea tecnica.

Art. 7.

Prescrizioni speciali.

Nel R. decreto di autorizzazione, emanato in seguito a voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Comitato Superiore delle strade ferrate, saranno anche stabilite quelle speciali prescrizioni che si riconoscessero necessarie e che non fossero contenute nel presente Regolamento. Al decreto sarà annesso, come parte integrante, il piano di massima della linea vidimato dal Ministro.

Art. 8.

Progetto esecutivo.

Emanato il R. decreto di autorizzazione, il concessionario dovrà, quando non l'abbia già fatto all'atto della domanda, e prima dell'inizio dei lavori, presentare il progetto esecutivo della linea al competente ispettore capo, il quale lo rimetterà col suo parere al R. Ispettorato generale per la concessione e costruzione delle strade ferrate, per l'approvazione.

Il progetto esecutivo, che potrà anche essere presentato per tronchi o tratti di linea, consterà dei seguenti documenti:

a) un piano generale nella scala di 1 : 2000 coll'indicazione della linea tramviaria, su cui si deve attivare la trazione meccanica (in doppio esemplare);

b) il profilo longitudinale della linea tramviaria alla scala di 1 : 2000 per le lunghezze e di 1 : 200 per le altezze;

c) le sezioni trasversali tipo nella scala da 1 : 100 della strada sulla quale la tramvia dev'essere impiantata;

d) le sezioni trasversali nella scala da 1 : 100 pei tratti in cui la tramvia è in sede propria;

e) le sezioni trasversali delle opere d'arte esistenti attraverso la strada pubblica; in caso di travate metalliche i disegni delle medesime ed i calcoli di resistenza in rapporto al nuovo sovraccarico derivante dal passaggio dei treni;

f) le planimetrie da 1 : 500 delle stazioni ed annessi;

g) i disegni dei fabbricati;

h) i tipi di posa d'armamento, degli scambi, piattaforme, segnali, ecc.;

i) l'indicazione delle comunicazioni telegrafiche o telefoniche da impiantarsi per porre fra loro in comunicazione le diverse stazioni ed eventualmente le fermate;

l) i tipi definitivi del materiale rotabile e degl'impianti di locomozione;

m) nel caso di trazione fatta con altro sistema, che non sia quello a vapore, quei maggiori disegni che siano necessari per la costruzione della linea e l'esecuzione dei relativi impianti. Quando questi si riferiscano alla trazione elettrica dovrà il concessionario dimostrare di avere adempiuto anche alle prescrizioni della legge 7 giugno 1894, n. 232, e relativo Regolamento 25 ottobre 1895, n. 642.

Ove i documenti presentati non siano sufficienti, dovrà il concessionario prestarsi alle ulteriori richieste.

Art. 9.

Espropriazioni.

Approvato il progetto definitivo, si procederà, per le espropriazioni che occorressero, a norma degli articoli 17 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 10.

Varianti durante l'esecuzione dei lavori.

Durante l'esecuzione dei lavori, che non dovranno essere iniziati prima dell'approvazione del progetto esecutivo, si potranno, col consenso dell'Ente proprietario della strada e dell'ispettore capo, apportare, al progetto approvato, quelle varianti che siano riconosciute necessarie, e che non alterino sostanzialmente il tracciato della linea.

Così pure potrà l'ispettore capo autorizzare negli impianti relativi alla locomozione e nei tipi del materiale mobile quelle piccole varianti, che si rendessero necessarie senza alterare il sistema di trazione, e quei dettagli di costruzione, che non fossero indicati nel progetto.

Art. 11.

Sorveglianza sui lavori.

Alla sorveglianza dei lavori di costruzione della linea, degli

impianti di locomozione, e delle forniture di materiale rotabile provvederà l'Ente proprietario della strada, col concorso dell'ispettore capo.

Art. 12.

Collaudo ed apertura all'esercizio.

Ultimati i lavori, si procederà da una Commissione nominata dell'Ente proprietario della strada e col concorso di un delegato del R. Ispettorato generale al relativo collaudo, dopo il quale il Prefetto, udita la relazione del delegato governativo, ove nulla osti nei rapporti della pubblica sicurezza, autorizzerà l'apertura all'esercizio.

Le operazioni di collaudo e la conseguente apertura all'esercizio potranno essere fatte per tratti di linea, purchè le esigenze del servizio lo consentano.

L'apertura all'esercizio della linea, o di tronchi di linea, potrà essere autorizzata dal Prefetto quando, in seguito a collaudo provvisorio eseguito dalla stessa Commissione, le condizioni della linea siano riconosciute atte all'esercizio medesimo.

Art. 13.

Innovazioni e modificazioni nel sistema di trazione.

Non potrà apportarsi alcuna variazione di tracciato in una tramvia già aperta all'esercizio, quando non sia stata in precedenza autorizzata dal Prefetto, udito il parere dell'ispettore capo del Circolo sulle conseguenze che possano derivarne nei rapporti della pubblica sicurezza. Trattandosi di variazioni importanti di tracciato o di innovazioni nel sistema di trazione, l'ispettore capo del Circolo dovrà riferirne al Ministero dei Lavori Pubblici, il quale provvederà, sentito il Comitato Superiore delle strade ferrate. Occorrerà per di più il consenso dell'Ente proprietario della strada o del Consorzio dei diversi Enti per qualunque variazione possa interessare il suolo stradale o non sia conforme alle condizioni alle quali la concessione del suolo fu subordinata.

Art. 14.

Regolamento di servizio.

Prima dell'apertura all'esercizio della tramvia, o di parte di essa, dovrà il concessionario presentare al Prefetto uno schema del Regolamento di servizio, nel quale saranno inclusе le necessarie istruzioni al personale. Il Prefetto, sentito il parere dell'ispettore capo, vi apporrà il visto.

Un estratto del detto Regolamento dovrà essere consegnato a tutto il personale addetto al servizio dei treni ed alla vigilanza della linea, il quale dovrà rilasciarne ricevuta.

CAPO II.

Disposizioni relative agl'impianti ed al materiale rotabile e di esercizio.

Art. 15.

Larghezza e conformazione del binario.

La larghezza del binario è stabilita per ogni tramvia nel relativo decreto di autorizzazione, che indicherà anche i tratti di linea nei quali il binario dovrà essere a raso, in modo da lasciare tutta la strada accessibile senza alcuna difficoltà al carreggio ordinario.

In questi tratti le rotaie saranno a scanalatura o con controrotaie. La scanalatura risultante non sarà superiore a m. 0.030 per rettilinei ed a m. 0.035 nelle curve. Il piano del ferro sarà a perfetto livello col piano stradale.

Per la rimanente parte potranno essere ammesse rotaie senza scanalature o controrotaia, purchè il ferro sia a livello del piano stradale verso l'esterno del binario. Fra le rotaie la massicciata dovrà essere sistemata, seguendo prossimamente la sagoma stradale, e la sua depressione presso la rotaia interna non dovrà superare i 30 millimetri.

Negli attraversamenti delle strade pubbliche o private dovrà sempre il binario essere costruito con controrotaia, ed in modo da non alterare il piano stradale.

Art. 16.

Distanza fra due binari.

Nei tratti, ove si ha più di un binario, la larghezza dell'interbinari sarà determinata tenendo conto della sagoma del materiale circolante, in modo che fra le parti più sporgenti dei due veicoli incrocianti si abbia uno spazio libero di almeno m. 0.70.

Negli impianti delle tramvie urbane il Ministero potrà, in casi eccezionali, nei quali non sia possibile fare altrimenti senza gravi oneri, autorizzare una riduzione di tale spazio libero, con prescrizione di ridurre la velocità nei tratti corrispondenti o d'impedire, con mezzi riconosciuti adatti, la discesa dei passeggieri verso l'interbinario.

Art. 17.

Piazzaletti pel deposito di materiali.

Nel progetto da approvarsi saranno indicati i punti, nei quali si dovranno formare appositi piazzaletti per il deposito dei materiali necessari alla manutenzione della strada, che prima trovavano posto sul lato della strada occupato dal binario.

Art. 18.

Nuovi passi a livello ed accessi a strade e fondi privati.

Anche dopo ultimata ed aperta all'esercizio la linea, il concessionario dovrà provvedere alla sistemazione dei passi a livello resi necessari dall'apertura di nuove strade pubbliche.

In caso di apertura di nuove strade private o di nuovi accessi a proprietà laterali, autorizzati dall'Ente proprietario della strada, il concessionario dovrà prestarsi ai lavori necessari per la zona occupata dalla tramvia, salvo ad essere rimborsato delle spese sostenute.

Art. 19.

Nuovi impianti dopo l'apertura dell'esercizio.

Qualora imperiose necessità lo impongano, potrà il Ministero, anche dopo l'apertura all'esercizio, ordinare, sentito l'ispettore capo ed il Comitato Superiore delle strade ferrate, l'impianto di nuovi binari di servizio o d'incrocio, e la costruzione di binari di salvamento, allo scopo di assicurare gl'incroci, le precedenze e le manovre, ed in genere per dare la necessaria sicurezza alla circolazione dei convogli.

Art. 20.

Sagoma del materiale mobile.

La sagoma limite del materiale mobile circolante non potrà oltrepassare in larghezza tre volte lo scartamento del binario e non superare i m. 2.90. L'altezza sarà di volta in volta stabilita, e pei binari a scartamento normale non potrà eccedere i m. 4.20.

Nel caso di tramvie, sulle quali sia autorizzato il servizio cumulativo con ferrovie alle quali si trovino allacciate, potrà essere ammesso in circolazione il materiale di dette ferrovie, anche con sagoma maggiore, purchè dall'esercente siano eseguite quelle modificazioni alle opere ed agli impianti ed adottate quelle cautele d'esercizio che il Ministero sarà per prescrivere

Art. 21.

Nuovi tipi di locomotive e veicoli.

Il concessionario non potrà adottare tipi di locomotive o di veicoli diversi da quelli approvati a termine del precedente articolo 8, senza averne prima ottenuto l'approvazione dal Ministero.

Le condizioni, alle quali dovrà soddisfare il materiale rotabile destinato alle tramvie, saranno indicate con apposite istruzioni da emanarsi dal Ministero.

Art. 22.

Indicazioni prescritte per le locomotive ed i veicoli.

Ogni veicolo porterà sempre il numero d'ordine, le iniziali della tramvia alla quale appartiene, l'indicazione del peso proprio, la data di costruzione e dell'ultima visita. Sui carri dovrà essere aggiunta l'indicazione della portata, sulle locomotive quella della pressione massima di lavoro e della velocità massima di corsa, e sulle carrozze quella del numero massimo di viaggiatori tanto all'interno che sulle piattaforme.

Art. 23.

Freni per le locomotive e per i veicoli.

Ogni locomotiva dovrà avere i freni applicati a tutte le ruote

o con apparecchio di manovra, che permetta la chiusura dei ceppi in sei minuti secondi. Ogni veicolo, senza eccezione alcuna, sarà munito di freno.

Art. 24.
Istruzioni per gli impianti relativi alle tramvie non a vapore.

Per le tramvie esercitate con sistema diverso da quello ordinario a vapore saranno osservate, negl'impianti e nei tipi del materiale mobile, quelle speciali istruzioni che, nei riguardi della sicurezza della circolazione, saranno emanate dal Ministero.

CAPO III.
Prescrizioni relative all'esercizio.

Art. 25.
Manutenzione della linea.

Le tramvie in esercizio e le loro dipendenze dovranno essere costantemente mantenute in buono stato per la libera e sicura circolazione dei treni, e provvedute del necessario personale per assicurarne il regolare e completo servizio.

Nell'esercizio delle medesime si dovranno prendere tutte le misure ed usare tutte le cautele suggerite dalla scienza e dalla pratica per prevenire ed evitare qualunque sinistro.

Quando, ciò non ostante, accade un sinistro, gli agenti delle tramvie sono strettamente tenuti a prestare tutti i convenienti soccorsi ed a mettere in opera ogni mezzo opportuno per alleviare e diminuire i mali ed i danni accaduti e per impedirne altri.

Art. 26.
Obblighi generali degli agenti.

Gl'impiegati ed agenti devono adoperare ogni diligenza per conservare l'ordine, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, anche nei casi non previsti dai Regolamenti e dalle istruzioni.

Ciascuno è responsabile, nella propria sfera d'azione, dell'esatta esecuzione del presente Regolamento e di tutte le disposizioni relative alle tramvie, come pure di ogni danno, che possa derivare alle persone od alle cose per sua colpa o negligenza.

Art. 27.
Abilitazione degli agenti.

Tutti gl'impiegati ed agenti delle tramvie in esercizio debbono essere idonei alle funzioni, che sono chiamati ad esercitare.

I capi stazione, i macchinisti conduttori di locomotive, i guidatori di locomotori elettrici o di altri sistemi, saranno ammessi soltanto in seguito ad esame di idoneità secondo le norme che saranno emanate dal Ministero.

Per il passaggio da una tramvia ad un'altra, avente Regolamento di esercizio diverso, l'esame di idoneità deve essere ripetuto per la parte che riflette la conoscenza del detto Regolamento.

Saranno giurati nelle forme di legge quegli agenti ed impiegati che debbono accertare con verbali, da presentarsi alle Autorità giudiziarie, le contravvenzioni alle leggi ed ai Regolamenti riguardanti la polizia delle tramvie, e, pei tratti di tramvia con sede propria, anche alle leggi ed ai Regolamenti per le servitù delle strade ferrate.

Nei tratti in cui le tramvie scorrono su strade ordinarie, gli agenti delle tramvie, che già rivestono la qualità di agente di polizia ferroviaria, sono equiparati ad agenti di polizia stradale.

Art. 28.
Pene disciplinari.

Nel Regolamento speciale per il personale della tramvia, il concessionario stabilirà le pene disciplinari graduate per gl'impiegati ed agenti, che manchino all'adempimento dei loro doveri, e le norme per la loro applicazione.

Art. 29.
Direzione dell'esercizio.

Chi esercita una linea tramviaria dovrà avere un'apposita Direzione, che lo rappresenti di fronte al Governo ed al pubblico.

Art. 30.
Reclami del pubblico.

Per ricevere i reclami del pubblico vi sarà in tutte le stazioni, ove esista un locale adatto, un registro, le cui pagine saranno numerate e contrassegnate dalla Direzione dell'esercizio. Uno speciale avviso sarà affisso in luogo visibile, e indicherà il deposito del registro presso il capo stazione e l'obbligo di comunicarlo a chiunque lo richieda per iscrivervi i reclami.

Copia dei reclami, con le eventuali osservazioni, dovrà, entro dieci giorni, essere trasmessa all'ispettore capo.

Art. 31.
Orario di servizio del personale.

Il concessionario dovrà fissare l'orario di servizio del personale in modo da lasciare a questo almeno un riposo continuato di ore sette, oltre ad intervalli per le ordinarie refezioni.

La durata totale del lavoro giornaliero non dovrà superare le ore 10 per il personale di macchina, le ore 12 per quello dei treni, e le ore 14 per il rimanente personale il quale abbia funzioni che possano interessare la sicurezza dell'esercizio.

In caso di straordinario servizio o di accidentale e transitoria deficienza di personale, ferma sempre la prescrizione del riposo continuato di sette ore, potrà la durata del lavoro eccedere per qualche giorno il limite fissato dal precedente capoverso, purchè la media del lavoro in dieci giorni consecutivi non sorpassi quel limite e purchè l'eccesso in nessuno dei giorni sia maggiore di due ore.

Di queste eccezioni alla regola e delle ragioni da cui sono giustificate dovrà sempre essere informato l'ispettore capo del Circolo.

Art. 32.
Uniforme e distintivi.

Tutti gl'impiegati ed agenti destinati ad avere relazioni col pubblico, e quelli aventi funzioni di polizia ferroviaria, dovranno vestire in uniforme o portare almeno qualche speciale distintivo.

Art. 33.
Visite alle opere d'arte.

Le opere d'arte lungo la strada percorsa dalla tramvia saranno, per cura del concessionario, accuratamente visitate almeno una volta all'anno. Della visita sarà dato preavviso in tempo opportuno all'Ente proprietario della strada ed al R. Ispettorato del Circolo ferroviario, che potranno intervenire mediante un loro delegato.

Per le tramvie a trazione elettrica saranno anche praticate periodiche visite e verifiche agl'impianti ed alle condutture con le stesse norme stabilite per le ferrovie a trazione elettrica.

Art. 34.
Visita alla linea.

La linea sarà visitata dal personale di vigilanza almeno una volta al giorno.

Art. 35.
Materiale mobile.

Il materiale mobile non potrà essere posto in servizio senza una verifica e conseguente autorizzazione dell'ispettore capo.

Tanto le locomotive, quanto i veicoli dovranno essere tenuti in stato di buona manutenzione. Dopo ogni riparazione, ed almeno una volta all'anno, le locomotive saranno assoggettate ad apposite visite e prove, secondo istruzioni che saranno emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Art. 36.
Materiale mobile per le tramvie a trazione elettrica.

Pel materiale mobile delle tramvie a trazione elettrica valgono, in quanto applicabili, le disposizioni in vigore per le ferrovie esercitate con tale genere di trazione.

Nel caso di altri sistemi di trazione si provvederà a norma delle speciali istruzioni che saranno emanate dal Ministero.

Art. 37.
Composizione dei treni.

La composizione massima dei treni per le tramvie sarà stabi-

lita dal Prefetto, sentito l'ispettore capo ed il concessionario.

Nei treni viaggiatori non si ammetterranno vagoni carichi di lunghe travi, nè carri speciali per trasporti di grossi massi di pietra, di rotaie, di lunghe ferramenta e di bestie feroci o di materie, che diano odore molesto ai viaggiatori, salve quelle eccezioni che il Prefetto crederà di stabilire.

Per il trasporto delle materie esplodenti si osserveranno le norme vigenti per le ferrovie.

Art. 38.

Locomotive in esercizio.

Le macchine saranno sempre poste in testa ai treni. Non si potrà derogare a questa disposizione che per le manovre nelle stazioni o per i treni di soccorso. In questi casi la velocità non dovrà oltrepassare i cinque chilometri all'ora, ed un agente dovrà tenersi sul primo veicolo in posizione da poter fare gli eventuali segnali al macchinista.

I treni saranno rimorchiati da una sola locomotiva, salvo il caso di tratti in forte salita o di accidenti, ed in tempo di neve.

È vietato di attaccare simultaneamente più di due locomotive ad un treno; la locomotiva di testa guida la marcia del treno, che non deve mai sorpassare i 15 chilometri di velocità nel caso di doppio attacco.

Art. 39.

Illuminazione dei treni.

Dal tramonto al levar del sole, nei casi di forte nebbia, e, sempre, nell'attraversamento delle gallerie di lunghezza maggiore di 400 metri, i treni saranno illuminati esternamente alla testa e alla coda, e le vetture saranno illuminate internamente nei treni viaggiatori.

Art. 40.

Velocità.

Su proposta del concessionario, il Prefetto, sentito l'ispettore capo, stabilirà la velocità massima dei treni viaggiatori e di quelli merci nei vari punti del percorso della tramvia, avuto riguardo al tipo di armamento e del materiale rotabile e all'andamento planimetrico ed altimetrico della strada.

La velocità massima dei treni in corsa non deve mai oltrepassare i 20 chilometri all'ora. Quando però i treni siano muniti di freni continui e le condizioni planimetriche della linea e quelle di resistenza dell'armamento lo permettano, la velocità massima potrà raggiungere i 30 chilometri.

Il Prefetto, sul parere dell'ispettore capo, prescriverà quali riduzioni di velocità debbano adottarsi per assicurare la pronta fermata, in caso di ostacoli, durante il giorno e nelle ore notturne (dopo le ore 18 nell'orario invernale, e dopo le ore 21 nell'orario estivo) per le diverse categorie di treni nei tratti a forti pendenze, nelle curve e nei punti pericolosi, nelle traverse degli abitati.

In taluni tratti potrà anche prescrivere che il treno proceda a passo d'uomo, e che sia preceduto da un agente con segnali. Le velocità di corsa, così stabilite dal Prefetto, potranno sempre dal medesimo essere modificate quando, in seguito ad avviso dell'ispettore capo, ne riconosca l'opportunità nei rapporti con la sicurezza della circolazione dei treni e della viabilità.

Art. 41.

Freni.

Nel fissare le velocità massime di corsa dei treni, e sui vari tratti del percorso, il Prefetto, sentito l'ispettore capo, stabilirà la quantità dei freni attivi, che si dovranno avere per le diverse categorie di treni e per ogni tratto.

L'ultimo veicolo dovrà sempre avere un frenatore, salvo il caso in cui il treno sia munito di freni continui automatici.

Art. 42.

Orari.

Per ottenere l'approvazione dell'orario, il concessionario ne trasmetterà lo schema in triplice esemplare all'ispettore capo, il quale, entro cinque giorni, dovrà rimetterlo col suo parere al Prefetto. Il Prefetto, dopo averlo approvato, ne restituirà un esemplare firmato al concessionario, e l'altro lo trasmetterà al Ministero dei Lavori Pubblici (Ispettorato generale per l'esercizio). Approvato l'orario, il concessionario ne fornirà all'ispettore capo un numero sufficiente di esemplari per i bisogni della sorveglianza governativa.

Art. 43.

Circolazione dei treni.

Ogni locomotiva a vapore in servizio dei treni sarà affidata ad un macchinista autorizzato a termine dell'articolo 27 del presente Regolamento e ad un fuochista, che all'occorrenza sappia fermarla. Quando il treno sia rimorchiato da locomotore, o vettura automotrice, elettrica, a gas o ad aria compressa, ed il tipo di questa lo consenta, potrà l'ispettore capo permettere la presenza del solo macchinista o guidatore, purchè nel treno trovisi un altra agente capace di fermarlo, e che possa facilmente accedere al locomotore o vettura automotrice.

Ad eccezione del personale di macchina e dei funzionari dell'esercente o governativi, addetti alla sorveglianza, nessuno può salire sulla locomotiva senza speciale autorizzazione scritta della Direzione della tramvia.

Art. 44.

Obblighi del macchinista.

Prima della partenza del treno il macchinista dovrà assicurarsi che tutte le parti della locomotiva o del locomotore siano in buone condizioni, e specialmente che i freni funzionino. Non potrà mettere il treno in moto senza ordine del capo conduttore.

Art. 45.

Segnali d'avviso.

Prima di mettere in moto la locomotiva od il locomotore il macchinista o guidatore dovrà sempre dare il segnale d'avviso col fischio o con la campana, secondochè sarà stabilito dall'ispettore capo. Tale segnale dovrà ripetere in vicinanza delle stazioni, degl'incrociamenti con strade pubbliche, dei tratti in curva od in trincea nei quali non abbia libera la visuale ed in genere ogni qualvolta possa temere sulla strada e nella zona percorsa dalla tramvia, la presenza di persone, bestiame, e veicoli. In caso di nebbia, e nelle ore notturne, il segnale dovrà esser dato con una certa frequenza per tutto il percorso.

Ove la nebbia sia intensa, tanto da non poter distinguere gli oggetti alla distanza di 50 metri, dovrà anche ridurre la velocità almeno a 10 chilometri all'ora.

Art. 46.

Osservanza dell'orario.

I treni non devono partire dalle stazioni prima dell'ora stabilita, e nel loro percorso non devono succedersi a distanza minore di 10 minuti.

Negli orari di servizio saranno indicati i tratti per i quali i diversi treni possono effettuare ricuperi, e stabiliti i ricuperi massimi permessi, i quali dovranno eseguirsi non superando mai la velocità massima autorizzata. In genere non saranno permessi i ricuperi sui tratti in discesa oltre al 10 per mille e su quelli ove la strada è abitualmente molto frequentata.

Il distanziamento dei treni a 10 minuti non è obbligatorio per le tramvie urbane e suburnane.

Art. 47.

Cedola orario.

Pei treni aventi percorsi superiori a 20 chilometri dovrà essere compilata la cedola orario.

In tutte le stazioni, ed eventualmente anche nelle fermate, quando lo ordini il Prefetto, si dovranno tenere appositi registri, nei quali verranno segnate le ore d'arrivo e di partenza dei treni. Le stazioni d'arrivo e di partenza dovranno segnare anche la composizione dei treni.

Delle cedole orario e dei registri di stazione dovrà essere data

visione dietro richiesta agli ufficiali incaricati della sorveglianza.

Questa disposizione non è applicabile alle tramvie urbane e suburbane.

Art. 48.

Veicoli fermi sui binari.

I treni non possono sostare fuori delle stazioni che il tempo necessario per i bisogni del servizio.

Le locomotive ed i veicoli isolati non possono essere lasciati sui binari destinati alla circolazione; quando siano lasciati sugli altri binari devono essere frenati ed incatenati, ed ove il piazzale sia in pendenza superiore al 3 per mille devono essere assicurati con stanghe o pedali.

Art. 49.

Locomotive di riserva e di soccorso.

In una o più stazioni indicate dall'ispettore capo, tenuto conto delle esigenze locali, vi sarà costantemente, o per determinate ore del giorno, una locomotiva di riserva e soccorso pronta a partire ad ogni richiesta. Nel caso di dissenso con l'esercente, deciderà il Ministero.

Nelle stazioni stesse sarà tenuta una scorta di attrezzi ed una cassetta medicinali con accessori.

Art. 50.

Incroci.

Nel Regolamento di servizio saranno stabilite le precauzioni da tenersi nel cambio degl'incroci.

Art. 51.

Uso del telefono.

Quando, per i bisogni della circolazione dei treni, la linea sia provvista di impianto telefonico, la corrispondenza dovrà essere trascritta sul registro protocollo con le stesse norme della corrispondenza telegrafica. Le conferme definitive per i cambi d'incrocio dovranno essere firmate sul detto protocollo dai macchinisti o capi conduttori dei treni incrocianti, dopo averle fatte ripetere all'apparecchio dalle stazioni interessate.

Art. 52.

Tassa di sorveglianza.

La tassa per la sorveglianza all'esercizio delle tramvie a trazione meccanica è stabilita in lire dodici annue per chilometro.

Questa tassa è applicata, a datare dall'approvazione del presente Regolamento, anche alle tramvie esistenti, in sostituzione di quella che fino ad oggi si fosse percetta.

CAPO IV.

Polizia.

Art. 53.

Prescrizioni relative alle persone estranee alla tramvia.

E' vietato ad ogni persona estranea al servizio:

1° di guastare o alterare per qualsiasi pretesto gl'impianti e il materiale mobile relativi all'esercizio delle tramvie;

2° di fermarsi sulla zona occupata dalla tramvia o di farvi stanziare veicoli od animali, in modo da impedire o ritardare la circolazione tramviaria e di attaccarsi alle vetture in moto;

3° di gettarvi o depositarvi materiali qualsiansi.

Ogni vetturale, all'avvicinarsi di un treno o d'una vettura della tramvia, dovrà liberare completamente il binario e scostarsene in modo da rendere libera tutta la larghezza necessaria pel passaggio dei vincoli della tramvia.

Ogni conduttore di mandrie dovrà allontanare il bestiame dal binario all'avvicinarsi d'un treno.

Art. 54.

Viaggiatori.

Ai viaggiatori è proibito:

1° di salire e scendere dalle vetture durante la corsa;

2° di passare da una vettura all'altra quando non siano intercomunicanti, di sporgersi all'infuori o di lanciare dalle finestre oggetti che possano recar danno ai passanti;

3° di portare armi da fuoco cariche. Chi porta arma da fuoco deve far constatare, prima di entrare nella vettura, che la sua arma non è carica. Questa prescrizione però non è applicabile agli agenti della forza pubblica.

Art. 55.

Persone escluse dai compartimenti comuni.

I viaggiatori dovranno conformarsi alle avvertenze ed agli inviti del personale delle tramvie per quanto concerne l'ordine, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio.

Dovranno essere escluse dai treni le persone che si trovino in istato di ubbriachezza, che offendano la decenza o diano scandalo agli altri viaggiatori, che portino segni evidenti di malattie che possano incomodare gli altri viaggiatori, o che ricusino di ottemperare alle prescrizioni d'ordine e di sicurezza del servizio.

Il trasporto delle persone ammalate potrà avere luogo in compartimenti separati.

Art. 56.

Scontrino di viaggio.

Il viaggiatore dovrà presentare ad ogni richiesta lo scontrino di viaggio al personale del treno pel necessario controllo.

Art. 57.

Spedizione delle merci.

La spedizione e la consegna delle merci dovrà aver luogo senza preferenza e secondo l'ordine di ricevimento subordinatamente alle condizioni di tariffa. Le merci saranno custodite in modo che non soffrano guasti o deperimento.

Il trasporto delle merci pericolose e nocive sarà fatto con le norme e cautele stabilite dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Art. 58.

Pubblicazioni nelle stazioni.

Il concessionario è obbligato a pubblicare ed a tenere esposti nelle stazioni e nelle fermate:

1° l'orario delle corse;

2° le tariffe per i viaggiatori e per le merci;

3° le avvertenze relative ai viaggiatori;

4° le avvertenze relative alla consegna ed al trasporto dei bagagli e delle merci.

CAPO V.

Penalità.

Art. 59.

Determinazione delle pene.

Senza pregiudizio delle pene comminate per disposizione di legge, l'esercente della linea incorrerà in una ammenda di L. 200:

1° per ogni cambiamento parziale o totale di orario nelle corse dei treni senza la preventiva approvazione del Prefetto;

2° per inosservanza delle prescrizioni relative alla dotazione minima del personale;

3° per ogni irregolarità nelle velocità di corsa, nel numero dei freni, nella composizione dei treni.

Le altre trasgressioni al presente Regolamento ed agli ordini ufficialmente intimati dal Prefetto, e relativi alla sicurezza e regolarità dell'esercizio, saranno punite con ammende da L. 50 a L. 200.

Art. 60.

Accertamento delle trasgressioni.

Per le trasgressioni agli ordini intimati dal Prefetto il concessionario incorrerà nell'ammenda comminata, tostochè sia trascorso il termine prefisso nell'atto d'intimazione.

Persistendo il concessionario nel non adempiere alle intimidazioni fattegli, potrà il Ministero sospendere l'esercizio della tramvia, sentito l'Ente proprietario della strada, ed, ove non si provveda, potrà anche revocare la data autorizzazione.

Per accertare la trasgressione verrà elevato, a carico del direttore dell'esercizio, verbale di contravvenzione dai funzionari del R. Ispettorato generale delle strade ferrate.

Art. 61.

Ammenda ai contravventori.

I contravventori alle disposizioni dell'articolo 53 e 55 incorreranno in un'ammenda estensibile fino alle L. 300, senza pregiudizio delle azioni e pene maggiori stabilite dalle leggi generali.

CAPO VI.

Sorveglianza governativa.

Art. 62.

A chi spetta la sorveglianza governativa.

La sorveglianza governativa sull'esercizio delle tramvie è devoluta al Prefetto, che la esercita per mezzo degli Uffici di Circolo del R. Ispettorato generale delle strade ferrate.

Art. 63.

Obblighi dell'ispettore capo.

In caso d'irregolarità l'ispettore capo competente, dopo avere sentito l'esercente, prescriverà i necessari provvedimenti, e, ove questi non fossero attuati, ne informerà il Prefetto per le intimazioni di cui all'articolo 59 del presente Regolamento.

Art. 64.

Ordini di servizio.

Il concessionario comunicherà al Prefetto, per mezzo dell'ispettore capo, gli ordini di servizio e le istruzioni che contengano variazioni ai Regolamenti di servizio già approvati.

Gli ordini di servizio e le altre disposizioni saranno raccolte in apposito registro, da presentarsi ad ogni richiesta ai funzionari incaricati della sorveglianza.

Art. 65.

Uso del telegrafo e del telefono.

Sempreché la tramvia sia munita di comunicazioni telegrafiche o telefoniche, gl'impiegati della tramvia stessa dovranno uniformarsi alle richieste dei funzionari del R. Ispettorato generale delle strade ferrate per la trasmissione dei telegrammi concernenti il loro servizio di sorveglianza.

Art. 66.

Avvisi all'Ispettorato delle strade ferrate in caso di accidenti o inconvenienti di servizio.

Avvenendo sinistro, sviamento o collisione, anche quando nessun danno siasi verificato, sarà senza dilazione segnalato a mezzo del telegrafo, o in quell'altro modo celere che il sistema di comunicazione fra le stazioni permetterà, all'ispettore capo competente.

Art. 67.

Inchieste per i fatti gravi.

Per i fatti più gravi, che interessano la sicurezza dell'esercizio, o per quelli che saranno indicati dall'ispettore capo, il concessionario dovrà eseguire, entro il termine non maggiore di cinque giorni, una regolare inchiesta, dandone in tempo utile avviso all'ispettore medesimo, il quale potrà assistervi personalmente o per mezzo d'un suo delegato e prendere cognizione del relativo verbale e delle punizioni inflitte agli agenti ritenuti colpevoli.

Dei risultati dell'inchiesta l'ispettore capo deve dare notizia in via sommaria al Prefetto.

Art. 68.

Provvedimenti per mantenere la sicurezza dell'esercizio.

Quando dal R. ispettore capo si riconosca la necessità di provvedimenti per mantenere la sicurezza dell'esercizio, ne farà invito al concessionario, e, ove questi si rifiuti di attuarli, ne informerà il Prefetto per le intimazioni di cui all'articolo 59.

Art. 69.

Dati per la statistica.

Il concessionario dovrà porre a disposizione dell'ispettore capo i dati e gli elementi per la compilazione della statistica.

Art. 70.

Biglietti di libera circolazione.

Il Prefetto, il Sottoprefetto, ed i funzionari del R. Ispettorato generale, indicati dal R. ispettore capo, dovranno essere muniti di biglietti di libera circolazione sulle tramvie, sulle quali esercitano la loro sorveglianza.

Saranno pure muniti di biglietti di libera circolazione sulle tramvie i componenti del Comitato Superiore delle strade ferrate.

Art. 71.

Rapporti degli agenti tramviari coi funzionari governativi.

Dovrà il concessionario far riconoscere dai propri agenti i funzionari addetti alla sorveglianza governativa, dare disposizioni perchè loro sia lasciato libero accesso agli uffici delle stazioni, ai magazzini, alle rimesse ed alle officine, per le ricognizioni in adempimento alle loro attribuzioni.

CAPO VII.

Cessione dell'esercizio a terzi

—

Art. 72.

Esercente.

Tutte le disposizioni della parte prima del presente Regolamento, riguardanti l'esercizio, sono applicabili all'esercente della tramvia, nel caso in cui il concessionario abbia, in seguito ad autorizzazione del Governo e del proprietario della strada, ceduto ad altri l'esercizio della tramvia stessa.

PARTE SECONDA.

Ferrovie economiche

—

CAPO I.

Concessione e costruzione.

Art. 73.

Procedura per la concessione.

La domanda di concessione di ferrovie economiche, tra cui sono da considerarsi le funicolari e quelle a ruota dentata, tranne il caso in cui facciano parte di ferrovie ordinarie o di tramvie, deve essere rivolta al Ministero dei Lavori Pubblici (R. Ispettorato generale per le costruzioni e concessioni delle strade ferrate e tramvie) col corredo dei seguenti documenti:

1° Progetto di massima costituito da:

a) relazione tecnica;

b) piano topografico in scala non minore di 1 : 50000;

c) planimetria in scala da 1 : 2000;

d) profilo longitudinale nella scala di 1 : 2000 per le distanze e di 1 : 200 per le altezze;

e) sezioni trasversali di 1 : 200 in numero sufficiente per valutare l'importanza e la cubatura dei movimenti di terra;

f) tipi normali delle opere d'arte minori fino a 10 metri di luce, delle sezioni della via, dei fabbricati, dell'armamento, del materiale rotabile, in scala non minore di 1 : 200;

g) disegni delle opere d'arte di luce superiore a m. 10;

h) tabella dei prezzi unitarî;

i) perizia della spesa di costruzione e prima dotazione di materiale rotabile;

l) tipi di massima del materiale mobile e degl'impianti di locomozione, con una relazione tecnica relativa alla loro sufficienza in rapporto col servizio che il richiedente intende di eseguire.

2° Memoriale sulla pubblica utilità della linea.

3° Indicazione dei mezzi finanziari, coi quali il richiedente intende far fronte alle spese per la costruzione e per l'esercizio della linea.

I documenti di cui al n. 1, lettere *b*, *c*, *d*, dovranno presentarsi in doppio esemplare.

Per le ferrovie economiche, che dovranno stabilirsi per qualche tratto sopra strade ordinarie, dovrà fornirsi la prova che sia stato accordato il consenso dell'Ente proprietario della strada, presentando il relativo atto di concessione.

Art. 74.

Ulteriori documenti da prodursi ove si chieda la sovvenzione dello Stato.

Quando si richieda la sovvenzione dello Stato per la linea, ai documenti, di cui all'articolo precedente, dovranno essere uniti questi altri:

1° piano finanziario, ossia bilancio fra i prodotti complessivi (prodotto dell'esercizio, sussidî del Governo ed altri pro-

venti) e le spese occorrenti alla costruzione ed all'esercizio (spesa di costruzione, interessi dei capitali durante la medesima, ammortamento dei capitali, spese di dotazione di materiale mobile, di manutenzione, d'esercizio, d'amministrazione, ecc.);

2° calcolo dei prodotti e delle spese di esercizio col corredo di attendibili dati statistici;

3° valutazione approssimativa dei vantaggi che deriveranno all'erario dall'esercizio della linea;

4° deliberazioni, debitamente approvate dall'Autorità tutoria, dalle quali risultino i concorsi degli Enti interessati (Provincie, Comuni, ecc.). Le deliberazioni suddette potranno dal richiedente essere presentate dopo che il Ministero abbia in massima riconosciuta la domanda meritevole di considerazione, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Comitato superiore delle strade ferrate.

La domanda, alla quale questi documenti si riferiscono, dovrà essere trasmessa per esame e parere all'ispettore capo del Circolo, il quale, assunte particolareggiate informazioni e fatti i necessari confronti locali, riferirà non solo sull'esattezza dei dati forniti dal richiedente e sulla regolarità del progetto e della stima, ma anche su tutte le possibili modificazioni, le quali abbiano influenza sulla misura del sussidio.

Art. 75.

R. decreto di concessione.

Il R. decreto di concessione verrà emesso su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, sentito il Consiglio di Stato.

Qualora si accordi la sovvenzione governativa, il decreto sarà reso su proposta anche del Ministro del Tesoro.

Art. 76.

Cauzione.

La cauzione che il concessionario è tenuto a prestare, a garanzia degli obblighi assunti coll'atto di concessione, sarà di $^1/_{20}$ della spesa complessiva di costruzione e prima dotazione di materiale rotabile.

In conto della cauzione predetta il concessionario, prima della stipulazione dell'atto di concessione, depositerà una somma corrispondente alla metà della cauzione stessa.

Il completamento della cauzione dovrà essere effettuato entro due mesi dalla pubblicazione del decreto di concessione.

La cauzione verrà restituita in seguito a domanda e proporzionalmente all'importo dei lavori e delle provviste eseguite, salvo un'ultima rata non inferiore al quinto della cauzione totale che verrà trattenuta sino a dopo il collaudo finale dell'opera.

Art. 77.

Progetto esecutivo.

Entro il termine stabilito nell'atto di concessione, il concessionario sottoporrà all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto particolareggiato della linea, il quale dovrà constare dei seguenti documenti:

a) relazione tecnica;

b) planimetria in scala di 1 : 2000;

c) profilo in scala di 1 : 2000 per le lunghezze, 1 : 200 per le altezze, colle quote del terreno e del piano di formazione riferite al livello del mare, colle indicazioni delle livellette e relative pendenze, coi dati delle curve e lunghezza dei rettilinei;

d) sezioni normali in scala di 1 : 200;

e) sezioni trasversali in scala di 1 : 200 e a distanza non maggiore di metri 100 ove la pendenza del terreno in senso trasversale superi i 30 gradi d'inclinazione, e sezione del terreno nei punti dove l'inclinazione cambia di direzione o si modifica sensibilmente nella pendenza o dove esistono forti accidentalità;

f) piani generali delle stazioni e fermate in scala da 1 : 500;

g) tipi normali e speciali di fabbricati in scala non minore di 1 : 200, con una pianta per cadauno dei piani, un prospetto ed almeno una sezione trasversale;

h) tipi normali dei manufatti e tipi delle opere d'arte speciali aventi luce maggiore di m. 10 in scala non minore di 1 : 200, con una pianta, un prospetto, una sezione longitudinale ed una trasversale; per le costruzioni metalliche, saranno aggiunti i relativi calcoli di resistenza;

i) perizia particolareggiata;

l) elenco dei passi a livello, coll'indicazione dei sistemi di chiusura, che s'intende adottare, a senso dell'articolo 21 della legge;

m) tabella dei rettilinei, delle curve e delle livellette.

I tipi definitivi degl'impianti fissi e di trasmissione, nel caso di trazione elettrica, e di quelli del materiale mobile, potranno essere presentati per l'approvazione anche solo prima dell'esecuzione delle relative opere o provviste.

Art. 78.

Sorveglianza sui lavori e collaudo.

Alla sorveglianza sui lavori di costruzione della linea ed al relativo collaudo provvederà l'Ispettorato generale delle strade ferrate. Ove qualche tratto scorra su strada ordinaria, potrà l'Ente proprietario di questa intervenire al collaudo per mezzo di un suo delegato.

Potranno parimenti intervenire al collaudo i rappresentanti di quelle Amministrazioni, che avessero reclami a fare relativamente agli attraversamenti e deviazioni stradali.

Art. 79.

Apertura provvisoria all'esercizio.

Il Ministero dei Lavori Pubblici potrà, in seguito a collaudo provvisorio e con quelle cautele che stimerà necessarie, autorizzare l'apertura della linea all'esercizio per tronchi ed anche limitatamente al servizio passeggieri o merci per un periodo non maggiore di sei mesi, entro il quale dovrà esser domandato il collaudo definitivo.

Art. 80.

Approvazione delle tariffe.

L'apertura all'esercizio non potrà aver luogo prima che le tariffe siano state approvate dal Ministero.

Art. 81.

Tariffe massime.

Le tariffe massime dei viaggiatori e merci sulle ferrovie economiche non potranno, in applicazione dell'ultimo comma dell'articolo 16 della legge, superare le basi delle tariffe generali in vigore sulle linee dello Stato. Ove non si abbiano che due classi per viaggiatori, la tariffa massima della classe superiore non eccederà la media fra il prezzo della 1ª e della 2ª classe delle ferrovie dello Stato, la inferiore non eccederà quello della 3ª classe. Nel caso di una classe unica la tariffa massima non eccederà la media fra la 2ª e la 3ª delle ferrovie dello Stato.

CAPO II.

Prescrizioni relative al corpo stradale, all'armamento, al materiale rotabile e agl'impianti di locomozione.

Art. 82.

Scartamenti.

Per le ferrovie economiche è ammesso tanto lo scartamento normale di m. 1.445, che quello ridotto.

Art. 83.

Innesto a ferrovie esistenti o future.

Le ferrovie economiche, che vengono ad innestarsi ad altre già esistenti a binario ridotto, devono adottarne lo scartamento. Eccezioni a questa regola potranno essere autorizzate dal Ministero, il quale, anche quando non vi sia innesto immediato, ma lo si possa prevedere possibile per l'avvenire, potrà ordinare che si adotti lo scartamento uguale a quello di ferrovie già esistenti nella stessa regione.

Art. 84.

Sagoma ed armamenti in caso d'innesto con ferrovie esistenti.

Quando una ferrovia economica a scartamento normale s'innesta con una linea della rete principale o con altra che già sia in grado di ricevere il materiale di quest'ultima in servizio cumulativo, si deve adottare, nella costruzione del corpo stradale

e delle opere d'arte, la sagoma della luce libera delle linee principali.

In questo caso la strada dovrà presentare resistenza sufficiente pel passaggio di un veicolo della rete principale.

Se nessun veicolo in servizio cumulativo dalle ferrovie principali dovrà transitare sulla ferrovia economica, la sagoma della luce libera dovrà determinarsi caso per caso in relazione colla sagoma di carico adottata pel materiale rotabile.

Art. 85.

Altezza delle chiusure.

L'altezza delle chiusure da stabilirsi per separare sulle strade ordinarie la zona destinata al carreggio ordinario da quella sulla quale è impiantata la ferrovia, non dev'essere inferiore a m. 0.70.

Dove però la separazione venga fatta con muro potrà l'altezza essere limitata a m. 0.60, misurati sul piano della strada ordinaria.

Quando, in causa della posizione più elevata della ferrovia per rapporto al piano della strada ordinaria, l'altezza del riparo verso la ferrovia risulti dieci e più centimetri al disotte dei predellini delle carrozze, la distanza della linea esterna dei muri o delle stecconate potrà limitarsi a m. 0.20 dalla linea di massima sporgenza del materiale mobile.

Art. 86.

Impianti a raso

Nel caso, contemplato dall'articolo 13 della legge, di ponti o viadotti di larghezza insufficiente per conservare separate la sede della ferrovia dalla zona lasciata libera al carreggio ordinario, dovrà la ferrovia essere impiantata a raso colle controrotaie. Lo spazio fra rotaia e controrotaia non dovrà eccedere i 40 millimetri se in rettilineo, e i 45 millimetri se in curva per le ferrovie a scartamento ordinario, e 35 e 40 millimetri rispettivamente per quelle a binario ridotto.

Art. 87.

Passi a livello.

Ai passi a livello chiusi con sbarre manovrate a distanza, quando non siano visibili dal posto di manovra, dovrà essere stabilito un segnale d'avviso della chiusura, ovvero da una parte e dall'altra, un piazzaletto pel ricovero dei veicoli che si trovassero chiusi fra le due barriere.

Le chiusure dei passaggi a livello con catene o lucchetti, che possono essere aperti dagli utenti sotto la propria responsabilità, potranno essere applicate anche nei casi in cui le strade servono a più utenti, purchè nella catena siano frapposti altrettanti lucchetti di chiusura con chiavi speciali quanti sono gli utenti a cui serve la strada.

I passi a livello protetti da tornelli o da sbarre contrapposte sono considerati come aperti.

Art. 88.

Sagoma di carico.

La sagoma di carico del materiale rotabile, per le linee non aventi servizio cumulativo, verrà determinata all'atto della concessione. Non dovrà superare in larghezza tre volte lo scartamento del binario, nè i m. 3.

L'altezza sarà stabilita di volta in volta. Per le linee a scartamento normale non sarà superiore a m. 4.20.

Art. 89.

Materiale mobile.

Per l'accettazione, impiego e conservazione del materiale mobile valgono le disposizioni in vigore per le ferrovie principali, salvo le maggiori tolleranze che il Ministero credesse di acconsentire per speciali condizioni di servizio.

Art. 90.

Impianti di locomozione non a vapore.

Per il materiale mobile, e in genere per gl'impianti relativi ad altri sistemi di trazione, che non sia quello della trazione ordinaria a vapore, saranno osservate le speciali istruzioni che verranno pubblicate dal Ministero.

Capo III.

Esercizio.

Art. 91.

Prescrizioni generali per l'esercizio.

Per l'esercizio delle ferrovie economiche valgono le disposizioni in vigore per le ferrovie ordinarie, colle facilitazioni e modificazioni indicate nel presente Regolamento.

Art. 92.

Direzione del movimento.

La Direzione del servizio del movimento potrà essere affidata, per una o più linee, ad un solo agente, che risieda in una stazione da determinarsi. La lunghezza della linea o delle linee, da affidarsi al detto agente, sarà stabilita in base alla natura ed intensità del traffico. Le norme, per questo concentramento del servizio del movimento in un solo agente, saranno approvate dal Ministero.

Art. 93.

Biglietti.

Il servizio dei biglietti, quando le vetture siano intercomunicanti, potrà essere fatto dal personale del treno per quelle destinazioni che saranno dal concessionario previamente fissate.

Art. 94.

Personale.

Il servizio delle ferrovie economiche potrà essere affidato a personale avventizio, riconosciuto idoneo. Il personale, però, avente attribuzioni, che interessano la sicurezza dell'esercizio, dovrà essere assunto con ferma temporanea e avere capacità preventivamente e debitamente constatata per le sue funzioni.

Art. 95.

Visita alle opere d'arte ed alla linea.

La visita alle opere d'arte sarà eseguita almeno un volta all'anno.

La visita della linea potrà essere limitata ad una volta al giorno, fissando per la sua esecuzione l'ora che per le condizioni dell'esercizio apparirà più opportuna.

Il detto personale potrà essere autorizzato ad abitare nei caseggiati fuori della sede ferroviaria.

Art. 96.

Distanziamento dei treni.

Sulle linee, nelle quali il movimento dei treni è regolato col sistema del blocco o del bastone-pilota, il personale di vigilanza è esonerato dall'incarico di mantenere la distanza fra i medesimi, prescritta dall'articolo 29 del Regolamento 31 ottobre 1873.

Art. 97.

Sale d'aspetto pei viaggiatori.

In ogni stazione vi sarà sempre un locale coperto pei viaggiatori, il quale, ove la capacità lo permetta, potrà anche essere adibito al servizio di *buffet*.

Art. 98.

Composizione dei treni.

Di massima i treni saranno composti di vetture di due classi. Non sono obbligatori i compartimenti riservati, nè quelli per le donne sole. Pei treni, la cui velocità non supera i 40 chilometri, non si ha l'obbligo di collocare un veicolo che divida le vetture viaggiatori dalla macchina, salvo il disposto dell'articolo 102.

Art. 99.

Personale del treno.

Il treno potrà essere servito da un solo agente, oltre al personale di macchina, quando l'uso dei freni non ne richieda un numero maggiore. Dove lo consentano il tipo e il numero delle carrozze, e sempre quando resti assicurato il servizio dei freni, la vendita dei biglietti potrà essere affidata al personale del treno.

Art. 100.

Condotta dei veicoli automotori.

Per la condotta dei veicoli automotori in genere valgono le disposizioni contenute nella prima appendice al Regolamento

31 ottobre 1873, approvata con R. decreto 6 gennaio 1899, n. 4, per la trazione elettrica dei convogli.

Art. 101.
Numero dei treni.

Ove le coppie dei treni viaggiatori siano cinque o più, la composizione dei treni potrà essere, giusta il secondo capoverso dell'articolo 271 della legge sulle opere pubbliche, limitata in relazione alla potenza di una locomotiva o di un locomotore.

Art. 102.
Treni leggeri.

Per i treni, la cui composizione non superi i 16 assi per le linee a scartamento ordinario e i 12 assi per quelle a scartamento ridotto, non è obbligatorio collocare un veicolo che divida le vetture viaggiatori dalla macchina. Ove il treno sia rimorchiato da una vettura automotrice, il numero degli assi di questa entrerà nel computo degli assi.

Quando il treno sia munito di freno continuo automatico, non è prescritta la presenza del fuochista sulla locomotiva, a condizione che il conduttore capo, o chi ne fa le veci, sia sulla macchina o sulla prima vettura del convoglio, donde possa, in ogni caso, facilmente accedere sulla macchina, e che sia capace, occorrendo, di fermarla, ed è tolto anche l'obbligo di avere nell'ultimo veicolo, o sul penultimo, un agente speciale incaricato della manovra del freno.

Art. 103.
Treni di gravità.

Con le precauzioni che saranno stabilite dal Ministero potranno essere effettuati treni di gravità per le merci ed eventualmente anche per i viaggiatori.

Art. 104.
Applicazione delle tariffe.

Le tariffe dovranno essere combinate in modo da riuscire di facile e semplice applicazione. Potranno applicarsi ai percorsi interni di dette linee, separatamente da quelle di altre linee; però, quando si tratta di percorsi cumulativi su linee esercitate dallo stesso esercente, non potrà essere applicato che un solo diritto fisso.

Di massima le stazioni delle ferrovie economiche applicheranno soltanto le tariffe proprie della linea. I trasporti di merci, da e per le stazioni economiche, dovranno essere appoggiati alle stazioni d'innesto, per la rispedizione di ufficio.

CAPO IV.
Disposizioni diverse.

Art. 105.
Polizia.

Per la polizia delle strade ferrate economiche, per quanto non sia altrimenti disposto dal presente Regolamento, valgono le disposizioni vigenti per le ferrovie ordinarie. Nel caso però previsto dal terzo capoverso dell'articolo 13 della legge 27 dicembre 1896, n. 561, verranno applicate le disposizioni relative alle tramvie, contenute negli articoli 56, 57, 58, 59, 60 e 61 del presente Regolamento.

Art. 106.
Attraversamenti ai passi a livello.

È vietato ad ogni persona di attraversare un passo a livello non sorvegliato, senza prima essersi assicurata che nessun treno, locomotiva o veicolo sia per sopraggiungere, e, in ogni caso, non potrà fermarsi sul passo a livello medesimo, nè ingombrarlo in modo qualsiasi.

Ogni vetturale, all'attraversamento di un passo a livello non sorvegliato, dovrà prendere in mano le redini o le briglie dell'equipaggio in modo da rendersene padrone.

Art. 107.
Sorveglianza governativa.

La sorveglianza delle ferrovie economiche è affidata al Ministero dei Lavori Pubblici, il quale vi provvederà a mezzo del R. Ispettorato generale delle strade ferrate.

Tale sorveglianza verrà regolata con le stesse norme che per le ferrovie ordinarie.

PARTE TERZA.

Disposizioni comuni

Art. 108.
Spese per trasferte ed indennità di viaggio agli ufficiali governativi.

Le spese di trasferte ed indennità di viaggio che, a senso delle vigenti leggi, sono dovute ai funzionari governativi incaricati dal Ministero a procedere a visite locali quando trattisi di esame di progetti di ferrovie economiche e tramvie a trazione meccanica, saranno soddisfatte dagli Enti o persone nel cui interesse delle visite furono effettuate, dietro esibizione di analoghe parcelle vistate e liquidate dal R. Ispettorato generale delle costruzioni e concessioni ferroviarie.

Per l'adempimento della premessa disposizione sarà chiesta di volta in volta agli aspiranti alla concessione di ferrovie ed ai richiedenti l'autorizzazione di tramvie il deposito di una somma corrispondente al bisogno.

Art. 109.
Accordi preventivi pel servizio postale.

Chi esercita una ferrovia economica o una tramvia a trazione meccanica deve prendere accordi con l'Amministrazione delle Poste circa il modo di regolare il servizio postale compatibilmente con la composizione del treno, col tipo del materiale e cogli orari, nonchè il pagamento dei compensi stabiliti dall'articolo 45 della legge, salva, in ogni caso, l'osservanza delle disposizioni seguenti.

Art. 110.
Consegna dei dispacci.

Le corrispondenze dovranno essere consegnate agli agenti della ferrovia o tramvia in sacchi, buste od involti chiusi e suggellati.

I pacchi dovranno essere consegnati sciolti od inclusi in sacchi suggellati o piombati.

Gli oggetti raccomandati od assicurati, con valore dichiarato, saranno contenuti in sacchi od involti distinti.

Art. 111.
Ricevuta.

Gli agenti ferroviari o tramviari dovranno accertarsi dell'integrità dei sacchi od involti loro consegnati, e ne rilascieranno ricevuta su apposito registro.

Analoga ricevuta verrà rilasciata dagli agenti postali all'atto della consegna dei dispacci in arrivo.

Nel caso che un dispaccio presentasse qualche irregolarità od alterazione nell'involucro o nei suggelli, i detti agenti si dovranno rifiutare di riceverlo, facendo di ciò menzione nel registro di consegna.

Art. 112.
Custodia dei dispacci e responsabilità dell'esercente.

Gli oggetti ricevuti in consegna dovranno dagli agenti dell'esercente essere custoditi in luogo sicuro ed al riparo dalle intemperie e dalla curiosità del pubblico.

L'esercente sarà responsabile verso l'Amministrazione delle Poste della mancanza, manomissione o guasti dei dispacci regolarmente consegnati, salvo che nel caso di forza maggiore, debitamente accertata, o in quello di cui all'articolo seguente.

Art. 113.
Accompagnamento della corrispondenza da un agente postale.
Cassetta d'impostazione.

Ove le condizioni di esercizio della linea lo permettano, potrà l'Amministrazione postale, col consenso dell'esercente, far accompagnare la corrispondenza da un suo agente, al quale verrà assegnato un posto separato dal pubblico, senza che ciò dia diritto a speciale compenso.

L'Amministrazione delle Poste avrà facoltà di collocare cas-

sette mobili d'impostazione tanto sui treni quanto nelle stazioni, con obbligo all'esercente di custodirle.

Art. 114.

Interruzione della circolazione.

Qualora avvenisse interruzione nella circolazione dei convogli, l'esercente dovrà informare nel più breve tempo possibile la competente Direzione provinciale delle Regie Poste.

Art. 115.

Le disposizioni della presente parte, meno quelle contenute nell'articolo 108, non sono applicabili alle tramvie urbane.

Addì 17 giugno 1900.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici
LACAVA.

Il Numero 316 *della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Vista la tabella *D* annessa all'Ordinamento del personale amministrativo ed aggregato degli Stabilimenti carcerarî e dei Riformatorî governativi, approvato con R. decreto 6 luglio 1890, n. 7010 (serie 3ª);

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli Affari dell'Interno, Presidente del Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Alla tabella *D* annessa all'Ordinamento del personale amministrativo ed aggregato degli Stabilimenti carcerarî e dei Riformatorî governativi, è aggiunto lo Stabilimento di Parma-Istituto di educazione correzionale.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 agosto 1900.

VITTORIO EMANUELE.

SARACCO.

Visto, *Il Guardasigilli:* GIANTURCO.

Il Numero 317 *della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Vedute le leggi vigenti sulla Pubblica Istruzione;

Veduti i Nostri decreti del 21 giugno 1885, n. 4413, e del 20 ottobre 1894, n. 512, che approvano i Regolamenti per gli Istituti Tecnici e per le Scuole Tecniche, per i Ginnasi e per i Licei;

Veduto il Nostro decreto 14 settembre 1898, n. 432, e l'altro di pari data, n. 433;

Considerata la necessità di disciplinare meglio le disposizioni relative agli esami delle Scuole secondarie;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per la Pubblica Istruzione;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono abrogate le disposizioni contenute nei Regi decreti del 7 giugno 1896, n. 459; del 14 settembre 1898, n. 432; l'altro di pari data, n. 433; del 26 gennaio 1899, n. 107, e del 7 giugno 1900, n. 227, e sono richiamati in vigore col nuovo anno scolastico gli articoli 51 e 52 del Regolamento 20 ottobre 1894;

Art. 2.

È obbligatorio nei Ginnasi e Licei, nelle Scuole Tecniche e negli Istituti Tecnici, Regi o pareggiati, l'esame di licenza.

Art. 3.

Conseguiranno la licenza d'onore gli alunni dei Licei e dei Ginnasi, Regi o pareggiati, i quali abbiano ottenuto nello scrutinio finale di ciascun anno dell'intero corso, una media di 8[10 per l'italiano e il latino, di 7[10 per ciascuna altra materia, di 8[10 nella condotta, e nell'esame di licenza 9[10 in ciascuna materia.

Conseguiranno altresì la licenza d'onore gli alunni degli Istituti Tecnici (sezione fisico-matematica) e delle Scuole Tecniche, Regie o pareggiate, i quali abbiano ottenuto nello scrutinio finale di ciascun anno dell'intero corso una media di 8[10 per l'italiano e per la matematica, di 7[10 per ciascun'altra materia, di 8[10 nella condotta, e nell'esame di licenza 9[10 in ciascuna materia.

Le licenze d'onore saranno conferite solennemente al principio dell'anno scolastico, alla presenza dei professori e degli alunni, all'uopo raccolti in un'aula dell'Istituto.

Art. 4.

Fra i licenziati d'onore dai Licei e dagli Istituti Tecnici (sezione fisico-matematica), sarà indetta ogni anno una gara per qualcuno dei lavori in iscritto che si fanno nella sessione di luglio. Saranno assegnati premî in medaglie e diplomi.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 agosto 1900.

VITTORIO EMANUELE.

GALLO.

Visto, *Il Guardasigilli:* GIANTURCO.

La Raccolta Ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene i seguenti Regi decreti, sotto il numero a caduno preposto ed emanati:

Sulla proposta del Ministro dell'Interno:

N. CCXXX (Dato a Roma il 16 agosto 1900), col quale si trasforma in parte il legato di Culto « Petrilli » in un'Opera pia elemosiniera concentrata nella Congregazione di Carità di Turi.

» CCXXXI (Dato a Roma il 16 agosto 1900), col quale l'Asilo infantile di Polesine Parmense viene eretto in Ente morale e ne viene approvato lo Statuto organico.

» CCXXXII (Dato a Roma il 16 agosto 1900), col quale si erige in Ente morale il pio legato « Figliolia » e lo si concentra nella Congregazione di Carità di Foggia.

Relazione *di S. E. il Ministro dell'Interno a* **S. M. il Re**, *in udienza del 16 agosto 1900, sul decreto che proroga i poteri del R. Commissario straordinario di Noto (Siracusa).*

SIRE!

Già eransi convocati gli elettori amministrativi del Comune di Noto, per la ricostituzione di quel Consiglio; ma le elezioni si dovettero rimandare, giacchè la Commissione provinciale elettorale, in seguito a reclamo, annullò il reparto degli elettori in sezioni fatto dalla Commissione comunale, ordinando ad essa di rifarlo in conformità alle disposizioni di legge.

La Commissione comunale ottemperò sollecitamente a tale ingiunzione; ma, nondimeno, per l'esaurimento della procedura prescritta a fine di rendere definitivo il nuovo reparto, è oramai divenuto impossibile che le elezioni si effettuino entro il termine normale.

Mi onoro per ciò di sottoporre all'Augusta firma della Maestà Vostra l'unito schema di decreto Reale, che proroga di un mese i poteri del R. Commissario di Noto.

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli Affari dell'Interno, Presidente del Consiglio dei Ministri;

Veduto il Nostro decreto del 17 maggio 1900, con cui venne sciolto il Consiglio comunale di Noto, in provincia di Siracusa;

Veduta la legge comunale e provinciale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il termine entro il quale dovrebbesi ricostituire il Consiglio comunale di Noto è prorogato di un mese.

Il Nostro Ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 16 agosto 1900.

VITTORIO EMANUELE.

SARACCO.

MINISTERO DEL TESORO

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (1ª *Pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del Consolidato 5 0[0, cioè: N. 1,217,291 d'iscrizione sui registri della Direzione Generale per L. 110, al nome di Grandi Raul fu *Francesco*, domiciliato in Ancona, fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito Pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Grandi Raul fu *Federico*, domiciliato in Ancona, vero proprietario della rendita stessa.

A' termini dell'art. 72 del Regolamento sul Debito Pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione Generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 1° settembre 1900.

Il Direttore Generale
MANCIOLI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (2ª *Pubblicazione*).

Si è dichiarato che le rendite seguenti del Consolidato 5 0[0, cioè: N. 817,003 e N. 817,004 d'iscrizione sui registri della Direzione Generale, per L. 3,045 e L. 425 rispettivamente, al nome di Coffaro Guido e *Costanza* fu Gaetano, in parti uguali, minori sotto l'amministrazione della madre Fuzier Antonietta, domiciliata in Bergamo, vincolate d'usufrutto vitalizio a favore di Crisafi Salvatore fu Francesco, furono così intestate per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito Pubblico, mentrechè dovevano invece intestarsi a Coffaro Guido e *Maria Costanza* fu Gaetano ecc., come sopra, veri proprietari delle rendite stesse.

A' termini dell'art. 72 del Regolamento sul Debito Pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione Generale, si procederà alla rettifica di dette iscrizioni nel modo richiesto.

Roma, il 22 agosto 1900.

Per il Direttore Generale
ZULIANI.

DIREZIONE GENERALE DEL TESORO (*Portafoglio*)

Il prezzo del cambio pei certificati di pagamento in valuta metallica dei dazi doganali d'importazione, è fissato per oggi, 3 settembre, in lire 106,45.

Il prezzo del cambio che applicheranno le dogane nella settimana dal 3 al 9 settembre 1900, per daziati non superiori a lire 100, pagabili in biglietti, è fissato in lire 106,50.

MINISTERO DI AGRICOLTURA, IND. E COMMERCIO

Divisione Industria e Commercio

Media dei corsi dei Consolidati negoziati a contanti nelle varie Borse del Regno, determinata d'accordo fra il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio e il Ministero del Tesoro (*Divisione Portafoglio*).

1° settembre 1900.

		Con godimento in corso	Senza cedola
		Lire	Lire
Consolidati	5 % *lordo*	99,99 1/8	97,99 1/8
	4 1/2 % *netto*	109,99 1/4	108 86 3/4
	4 % *netto*	99,69 1/2	97,69 1/2
	3 % *lordo*	61.83 3/8	60,63 3/8

PARTE NON UFFICIALE

DIARIO ESTERO

Tutta la stampa si occupa della nuova inaspettata fase in cui è entrata la quistione chinese con la proposta russo-americana di ritirare le truppe alleate da Pechino, fare che in questa città possa rientrare la Famiglia Imperiale chinese e venirsi quindi alla pace.

I giornali inglesi e francesi, pervenutici stamane, recano il testo delle proposte verbali fatte dal Ministro russo a Washington e la comunicazione inviata dal Dipartimento degli Esteri di Washington ai Rappresentanti americani presso le varie Potenze.

Il Ministro russo dichiarò che la Russia non desiderava conquiste territoriali, che lo scopo della spedizione della Russia era di salvare le Legazioni e di aiutare il Governo chinese a reprimere i disordini, di prendere le necessarie misure difensive al confine russo e di avere occupato Niu-Ciuang solo per ragioni militari, ritirando le truppe non appena l'ordine sarà ristabilito.

Il Ministro proseguì dicendo che lo scopo immediato della liberazione di Pechino è raggiunto, e soggiunse: « La Russia ritiene, nella situazione in cui il Governo chinese lasciò Pechino, che non sia il caso per il Rappresentante della China a Pietroburgo di restare in questa capitale, e ordinò al suo Ministro a Pechino di ritirarsi con tutto il personale della Legazione. Le truppe russe saranno ugualmente ritirate da Pechino; e soltanto quando il Governo chinese avrà ripreso le redini dello Stato e avrà autorità sufficiente, perchè le Potenze trattino con lui, e avrà espresso il desiderio di entrare in negoziati, soltanto allora la Russia nominerà il suo Rappresentante ».

La comunicazione del Governo americano, dopo aver riprodotto le dette proposte, aggiunge:

« Poichè le Legazioni furono salvate, credesi possibile di venire ad un amichevole accordo con la China, assicurando per l'avvenire i diritti dei trattati, la libertà commerciale, l'interesse dei cittadini esteri e la completa riparazione dei danni sofferti.

« Il Governo americano considera quindi che rimarrà ancora ampio campo all'opera comune delle Potenze, pure ritenendo che lo scopo principale, cioè la liberazione dei Ministri, sia raggiunto.

« Crede pure che sarebbe meglio mantenere l'occupazione di Pechino finchè il Governo chinese sia ristabilito, ma, perchè tale occupazione risulti effettiva, tutte le Potenze dovrebbero concorrervi.

« Quindi, qualora le altre Potenze non riescano ad ottenere che le idee del Governo russo sieno modificate, il Governo americano ordinerà il ritiro delle proprie truppe, lasciando ai comandanti di deciderne il tempo e il modo ».

* * *

La stampa inglese ha fatto il viso d'allarme alla proposta. Il *Times*, in ciò d'accordo con quasi tutti i giornali londinesi, non crede che l'Inghilterra consentirà al ritiro delle sue truppe, ed aggiunge: « L'Inghilterra non tollererà la restaurazione del vecchio regime. Il negoziare con Li-Hung-Chang, complice della politica reazionaria dell'Imperatrice, significherebbe assecondare il delitto e perdere i vantaggi ottenuti coll'occupazione di Pechino.

« Il ritiro farebbe credere ai Chinesi che le Potenze sono deboli e disunite ».

Il *Times* trova strano il contegno dell'America; lo si può spiegare colla necessità imposta dalla imminente campagna presidenziale di sgombrare dal terreno una questione molto difficile.

Il giornale conclude infine dicendo: « Poco importa se una Potenza si ritira. Le altre potranno rimanere egualmente, finchè non si sieno ottenute sicure garanzie per il mantenimento della pace e dell'ordine ».

La stampa francese mostra chiaramente l'imbarazzo in cui trovasi la Francia; lascia però prevedere che finirà per accettare la proposta russo-americana.

* * *

L'ufficioso *Russki Invalid*, parlando della situazione generale in China, trova ch'essa si complica maggiormente e s'allontana sempre più da quella soluzione, che, colla presa di Pechino, parve vicina.

Afferma che l'accordo fra le Potenze, per reconditi fini di qualcuna di queste, minaccia giornalmente di diventare meno saldo. Trova la politica tanto del Giappone, quanto dell'Inghilterra in China, atta a generare malintesi fra le Potenze, e critica l'agire della stampa inglese, che giornalmente lancia nel mondo notizie tendenziose a carico della Russia, la quale lealmente si è assunto il compito di cooperare nel concerto europeo per il ristabilimento della tranquillità e di un Governo stabile in China, pur conservando l'integrità del vasto Impero. In tale proposito Russia, Francia, Germania, Italia ed Austria sono pienamente d'accordo. Spera che, quando il maresciallo Waldersee prenderà la direzione dell'azione delle Potenze nella provincia di Pecili, gli screzî manifestatisi ora fra le Potenze si appianeranno, perchè nel loro accordo sta l'unica garanzia di pronto e buon successo dell'Europa in China.

Questi propositi amichevoli per la continuazione dell'accordo fra le Potenze sono confermati da un dispaccio che la *Kölnische Zeitung* riceve da Pechino; in esso è detto che la Nota russa in fin dei conti non contiene che una proposta sulla quale si stà ora trattando fra i Gabinetti. Fin a quando queste trattative conservano il loro carattere amichevole, non c'è motivo di parlare di rotture. Còmpito della diplomazia sarà di appianare le scabrosità e di comporre le differenze. Nè la diplomazia ebbe per le sue pratiche un concorso di circostanze più favorevole di quello attuale, giacchè al giorno d'oggi nessuno Stato provocherà alla leggera screzî fra le Potenze.

* * *

Nell'ultimo momento ci è comunicato poi un dispaccio da Londra, in data odierna, in cui è detto: « Il *Times* ha da Shangai: *Il Ministro chinese a Berlino ha telegrafato a Li-Hung-Chang, che la Germania è disposta ad agire d'accordo con la Russia* ».

Se questa notizia si conferma, è chiaro che ogni disaccordo rimane evitato e non si tarderà a discutere le condizioni della pace.

* * *

Il *Novosti*, di Pietroburgo, parlando della visita fatta dal Re Carlo di Rumenia, ad Ischl, all'Imperatore Francesco Giuseppe, osserva che essa assume una massima importanza politica in considerazione alle presenti tensioni fra la Rumenia e la Bulgaria. Opina però, che, grazie al buon accordo esistente fra la Russia e l'Austria-Ungheria per il mantenimento dello *statu quo* nei Balcani, l'Imperatore Francesco Giuseppe si sarà valso della sua influenza onde l'attrito bulgaro-rumeno venga al più presto appianato nell'interesse della pace.

Il *Novoje Vremja* pure s'esprime, su per giù, in tali termini.

* * *

La situazione politica si aggrava in Austria. Il giornale *Lidove Noviny*, organo del deputato czeco dott. Stransky, afferma essere imminente una crisi ministeriale.

« Il Presidente dei Ministri, dott. Körber, - dice il giornale - ha compreso finalmente che gli Czechi non capitoleranno. Non riuscendo a trovare alcuna via d'uscita dagli imbarazzi, il dott. Körber, in nome proprio e dei suoi colleghi, domani o posdomani rassegnerà le sue dimissioni. L'eventualità del ritiro del Gabinetto era prevista, perchè si prevedeva che sarebbero fallite tutte le trattative allo scopo di ristabilire il normale funzionamento della Camera. Quindi s'era stabilito che il soggiorno dell'Imperatore a Vienna, prima delle grandi manovre, si prolungasse a otto giorni, affinchè durante questo periodo si potesse formare il nuovo Gabinetto ».

Però, nei circoli bene informati di Vienna, si hanno per premature le notizie e si afferma che il primo Ministro, Körber, chiederà lo scioglimento della Camera; solo qualora l'Imperatore all'ultima ora ricusasse la sua approvazione, il Gabinetto si dimetterebbe.

Ma la *Neue Freie Presse* ritiene che l'Imperatore abbia già dato il suo consenso, e lo scioglimento della Camera sarà promulgato fra pochi giorni. Quindi non più dimissioni del Ministero.

Il bimillenario d'Ivrea

L'Esposizione Industriale.

Ad Ivrea, dove continuano le feste commemorative della fondazione di quella antichissima città, si è inaugurata ier l'altro, nel teatro civico, la Mostra industriale Canavesana.

V'intervennero il Vescovo, monsignor Filippello, gli onorevoli Pinchia e Lucca, il comm. Giordano, presidente della Deputazione provinciale, il conte Sclopis, presidente della Camera di Commercio di Torino, i consiglieri provinciali e comunali, i Sindaci del Canavese, le Autorità cittadine, le notabilità e le rappresentanze operaie.

La sala era gremita.

Parlarono, applauditi, l'avv. Rossi, Sindaco d'Ivrea e presidente del Comitato generale pei festeggiamenti del bimillenario, l'on. Pinchia, presidente del Comitato esecutivo, il conte Sclopis per la Camera di Commercio di Torino ed il Sottoprefetto Grilloni, che, a nome del Governo, ha dichiarato aperta l'Esposizione.

A CITTÀ DI CASTELLO

Congresso di Storia Patria.

L'*Agenzia Stefani* reca i seguenti dispacci:

Città di Castello, 1° settembre. — Oggi, alle ore 15,30, nella Sala del Circolo Tifernate, è stato inaugurato il Congresso della R. Deputazione di Storia Patria.

Erano presenti il conte Paolo Di Campello, presidente, il prof. Bravi, provveditore agli studi, rappresentante il Prefetto, il prof. Casa, segretario del Sottosegretario di Stato per l'istruzione, on. Panzacchi, l'on. deputato De Cesare, il comm. Bellucci, rettore dell'Università di Perugia, il conte Fumi, i professori Tordi, Giannantoni, Mazzatinti, Surdini, Bellucci Alessandro ed il conte Ansidei.

Il Sindaco, cav. Gavasei, salutò i congressisti.

Il presidente Di Campello quindi, dichiarando aperto il Congresso, commemorò il compianto Re Umberto.

Città di Castello, 2. — E' giunto oggi S. E. il Sottosegretario di Stato per la Pubblica Istruzione, on. Panzacchi, ed è stato ricevuto alla stazione dalle Autorità, dalle Associazioni o da molta folla.

Città di Castello, 2. — Alle ore 16 vi fu una solenne tornata dell'Accademia dei Liberi.

V'intervennero il Sottosegretario di Stato per l'Istruzione Pubblica, on. Panzacchi, ed i membri della R. Deputazione di Storia Patria dell'Umbria.

Il cav. Fabri, vice-presidente dell'Accademia, salutati gli intervenuti, presentò l'accademico oratore della tornata, cav. Tommasini-Matteucci. Questi trattò, con applaudito discorso, dei principali letterati castellani dal secolo XIII ad oggi.

L'avvocato Ricci, incaricato dalla R. Deputazione, lesse un applaudito discorso commemorativo di Re Umberto, facendo una rapida sintesi storica del risorgimento nazionale.

Città di Castello, 2. — Alla presenza dei membri del Congresso di Storia Patria è stata oggi inaugurata nel Portico Bufalini la bandiera della Società della pubblica assistenza.

V'intervennero i pompieri di Poggitazzi e le Società cittadine.

Il cav. Magherini-Graziani, presidente onorario della Società, pronunziò un applaudito discorso.

Le Società riunite cantarono un inno alla Croce Bianca, compilato dal prof. Gerboni e musicato dal maestro Balbi.

NOTIZIE VARIE

ITALIA

L'Ammiraglio Accinni, col tenente colonnello Robaglia, fu ieri ricevuto, in forma solenne, da S. M. il Sultano al Palazzo imperiale di Costantinopoli, per la partecipazione ufficiale dell'avvenimento al trono di S. M. il Re Vittorio Emanuele III.

La Missione straordinaria italiana era accompagnata dall'Ambasciatore Pansa.

Marina militare. — La R. nave *Europa* è partita da Taranto; la *Varese* è giunta a Spezia.

Marina mercantile. — Ieri il piroscafo *Kaiser Wilhelm* della N. L., giunse a Genova proveniente da New-York, ed il piroscafo *Sicilia*, della C. A. A., da Montevideo partì per Genova.

TELEGRAMMI

(AGENZIA STEFANI)

LONDRA, 1 settembre. — La Regina Vittoria è partita per Balmoral.

NEW-YORK, 1. — La *Tribuna* ha ricevuto un dispaccio da Li-Hung-Chang da Shangai, il quale dice che il ritiro delle truppe estere da Pechino faciliterebbe molto i negoziati per la pace ed afferma la sua buona volontà di adoperarsi per il ristabilimento dell'ordine in China.

BERLINO, 1. — Il *Wolff Bureau* ha da Amoy, in data di ieri: Da qui e da Kulang-Fu le truppe giapponesi sbarcate vennero ritirate.

Rimangono soltanto a terra per la difesa 80 uomini, che, come i marinai inglesi sbarcati ieri, saranno probabilmente ritirati presto.

Le truppe giapponesi che si trovano in viaggio da Formosa ricevettero l'ordine di tornare indietro.

Il Console giapponese è stato chiamato a Tokio.

La situazione ad Amoy si può considerare come normale,

WASHINGTON, 2. — Le Potenze si scambiano le loro vedute circa lo sgombro delle truppe alleate da Pechino.

PRETORIA, 2. — Il colonnello inglese Baden-Powell negozia la capitolazione di Grobler.

PARIGI, 2. — È arrivato il Ministro russo delle finanze, Witte.

Il viaggio però, contrariamente alla voce corsa, non concerne menomamente alcuna trattazione finanziaria.

COSTANTINOPOLI, 2. — In occasione del 25° anniversario del suo regno, il Sultano ricevette gli Ambasciatori e le Missioni speciali che ringraziò vivamente, esprimendo loro la sua soddisfazione per le prove di amicizia dimostrategli dai Sovrani e dai Governi.

Il Sultano ricevette quindi il Delegato apostolico Mons. Bonetti, il quale gli presentò le felicitazioni del Papa.

NEW-YORK, 2. — Il *New-York Herald* ha da Shanghai: « Li-Hung-Chang ha ricevuto venerdì un dispaccio, il quale annunzia che l'erede presuntivo del Trono chinese è Chung-Fie che si troverebbe attualmente nelle vicinanze di Paoting-fu ».

TUNISI, 2. — È morto lo Cheikh-ul-Islam, capo supremo del culto mussulmano in Tunisia.

LONDRA, 3. — I giornali dicono che il maresciallo lord Roberts ha proclamato sabato scorso l'annessione del Transwaal all'Inghilterra.

LONDRA, 3. — Il *Daily Mail* ha da Capo Town, in data di ieri, che il comandante boero, Dewet, è scomparso presso Wynberg Road, a 62 miglia da Bloemfontein.

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE
del R. Osservatorio del Collegio Romano
del 2 settembre 1900

Il barometro è ridotto allo zero. L'altezza della stazione è di metri . . . . 50,60.

Barometro a mezzodì . . . . 759,76.

Umidità relativa a mezzodì . . . . . 32.

Vento a mezzodì. . . . . SW.

Cielo . . . . 1/4 coperto.

Termometro centigrado . . . . . { Massimo 26°,6. / Minimo 15°,0.

Pioggia in 24 ore . . . . mm. 0,0

Li 2 settembre 1900.

In Europa pressione massima a 763 sulla Transilvania; minima a 753 sul Mar Bianco.

In Italia nelle 24 ore: barometro diminuito di circa 3 mm. in tutta l'Italia settentrionale, quasi stazionario al centro e nelle isole; temperatura aumentata nell'Italia superiore, leggermente diminuita nell'inferiore; venti deboli o moderati settentrionali.

Stamane: cielo vario al N ed in Sicilia, generalmente sereno altrove; venti deboli o calma.

Barometro massimo intorno a 766 al N, minimo intorno a 763 all'estremo S della penisola e in Sicilia.

Probabilità: venti deboli o moderati varî; cielo in generale sereno fuorchè all'estremo S; qualche pioggia e temporale.

BOLLETTINO METEORICO
dell'Ufficio centrale di meteorologia e di geodinamica

ROMA, 2 settembre 1900.

STAZIONI	STATO del cielo ore 7	STATO del mare ore 7	TEMPERATURA Massima	
			nelle 24 ore precedenti Massima	Minima
Porto Maurizio	sereno	calmo	26 2	19 1
Genova	sereno	calmo	26 2	17 3
Massa e Carrara	sereno	calmo	19 3	15 8
Cuneo	sereno	—	23 2	13 2
Torino	sereno	—	23 8	15 0
Alessandria	sereno	—	24 5	15 1
Novara	sereno	—	27 2	11 6
Domodossola	coperto	—	24 7	13 2
Pavia	1/2 coperto	—	25 6	13 9
Milano	1/4 coperto	—	26 2	15 2
Sondrio	3/4 coperto	—	23 2	16 2
Bergamo	1/2 coperto	—	21 6	15 0
Brescia	1/2 coperto	—	23 8	14 3
Cremona	1/2 coperto	—	25 6	16 3
Mantova	1/2 coperto	—	26 6	15 4
Verona	1/2 coperto	—	24 8	16 8
Belluno	3/4 coperto	—	23 4	15 0
Udine	coperto	—	23 4	15 1
Treviso	3/4 coperto	—	26 6	14 3
Venezia	coperto	calmo	24 2	18 7
Padova	3/4 coperto	—	23 5	15 8
Rovigo	1/4 coperto	—	25 0	13 0
Piacenza	1/2 coperto	—	24 0	15 3
Parma	1/2 coperto	—	25 9	14 0
Reggio nell'Emilia	1/4 coperto	—	24 6	20 6
Modena	1/2 coperto	—	23 9	14 4
Ferrara	1/4 coperto	—	23 3	15 7
Bologna	1/4 coperto	—	22 9	14 2
Ravenna	sereno	—	24 6	11 8
Forlì	sereno	—	23 0	15 0
Pesaro	3/4 coperto	calmo	22 5	12 0
Ancona	1/4 coperto	legg. mosso	24 3	17 4
Urbino	1/4 coperto	—	20 3	12 0
Macerata	sereno	—	22 4	16 0
Ascoli Piceno	sereno	—	23 0	13 8
Perugia	sereno	—	22 6	13 2
Camerino	sereno	—	19 9	10 5
Lucca	1/4 coperto	—	27 0	12 8
Pisa	sereno	—	28 6	11 8
Livorno	1/4 coperto	calmo	26 0	15 0
Firenze	1/4 coperto	—	25 0	12 0
Arezzo	sereno	—	23 6	11 2
Siena	—	—	—	—
Grosseto	1/4 coperto	—	27 8	14 3
Roma	sereno	—	27 0	15 0
Teramo	—	—	—	—
Chieti	sereno	—	21 0	10 2
Aquila	sereno	—	21 6	7 6
Agnone	sereno	—	18 6	9 6
Foggia	sereno	—	24 9	19 4
Bari	sereno	calmo	24 4	15 6
Lecce	sereno	—	25 0	16 9
Caserta	sereno	—	26 8	17 0
Napoli	sereno	calmo	25 6	17 4
Benevento	—	—	—	—
Avellino	sereno	—	23 7	7 3
Caggiano	sereno	—	21 3	12 8
Potenza	1/4 coperto	—	19 4	10 3
Cosenza	sereno	—	26 0	16 0
Tiriolo	sereno	—	26 0	17 2
Reggio Calabria	coperto	calmo	27 2	21 2
Trapani	1/2 coperto	legg. mosso	26 0	22 8
Palermo	1/4 coperto	legg. mosso	28 9	17 6
Porto Empedocle	sereno	calmo	27 5	18 5
Caltanissetta	sereno	—	26 0	16 4
Messina	1/2 coperto	calmo	29 3	22 2
Catania	piovoso	calmo	26 4	20 4
Siracusa	coperto	legg. mosso	25 3	18 3
Cagliari	sereno	legg. mosso	28 0	16 0
Sassari	1/4 coperto	—	23 8	16 6

Direttore: AVV. GIOVANNI PIACENTINI. Tipografia delle Mantellate. *Gerente responsabile* TUMINO RAFFAELE.